

# Schweizer Fluggesellschaften (34): Midland Air Lines und Aeropa Flügellahm von Anfang an

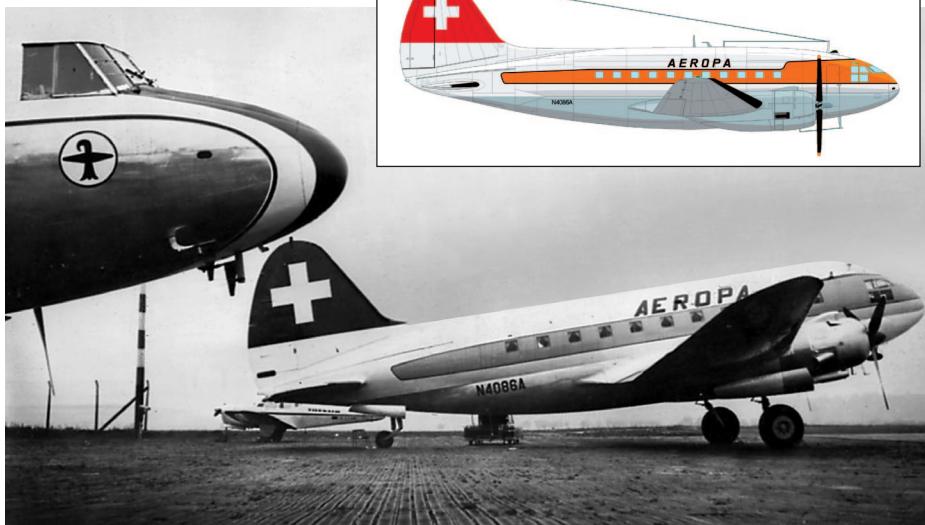
Bei Verwirklichung der Pläne der Basler Midland Air Lines und Aeropa wäre das Schweizer Register nicht nur um C-82 Packet, C-46, sondern auch um exotische Lockheed Constitutions bereichert worden. Doch beide Airlines hoben nie ab. Aeropa präsentierte immerhin eine C-46 in Basel.

## Rückblick von Markus Seiler und Daniel Ruhier

Das Projekt Midland Air Lines, einer Luftverkehrsgesellschaft mit Hauptzweck, den Luftfrachtverkehr zu fördern, wurde von Harry M. Koch und Dr. Waldemar Haas angestossen; ebenfalls dabei war der Sohn eines Zürcher Blattgoldfabrikanten, Jacques Bachmann. Die Firma sollte am 29. September 1955 mit einem Aktienkapital von sechs bis sieben Millionen Franken offiziell gegründet werden und bereits am 6. Oktober 1955 abheben. Erste Gespräche mit den Initianten im Herbst 1955 liessen jedoch grosse Zweifel an den Fähigkeiten des designierten Direktors Koch aufkommen, da dieser das Schwergewicht auf die Anstellung von Piloten und deren Uniformen legte, während noch keine konkreten Grundlagen bezüglich Finanzierung und Flugbetriebsorganisation vorhanden waren.

## An Grossraumflugzeug interessiert

Auch die Planung der Flotte kündigte Unheil an: Anfänglich plante Midland Air Lines die Beschaffung von sechs (!) ex-Pan American World Airways Lockheed L-749 Constellation und drei Curtiss C-46 Commando. Die Constellations sollten auf Frachtlinienflügen nach Aus-



Neben einer Vickers Viking der Balair stand während des Winters 1958/59 die für Aeropa vorgesehene Curtiss Super C-46C N4086A in vollen gelben Aeropa-Farben in Basel.

tralien und Südafrika zum Einsatz gelangen. Anfang Juli 1956 meldeten jedoch Haas und Koch – nicht als Midland Air Lines firmierend, sondern auf eigenen Namen – beim Luftamt die Eintragung von drei Fairchild C-82 Packet sowie der beiden einzigen je gebauten Lockheed L-89 Constitution im schweizerischen Luftfahrzeugregister an, worauf das Luftamt die Reservation der Kennzeichen HB-AAB,

HB-AAC und HB-AAD für die C-82 sowie HB-AIG und HB-AIH für die beiden Constitutions umgehend bestätigte. Für die drei C-82A sah der Registerführer des Luftamts fälschlicherweise zuerst die Kennzeichen HB-EAC, HB-EAD und HB-EAF vor, obwohl diese Kennzeichenserie üblicherweise für das einmotorige Muster Fairchild F.24W verwendet wurde.

Die Lockheed Constitution wurde ab 1942 als doppelstöckiges Grossraumflugzeug für die US Navy und Pan American World Airways konzipiert, war für 168 Passagiere ausgelegt, 48 Meter lang, 15 Meter hoch, hatte 58 Meter Spannweite und ein Abfluggewicht von 83,5 Tonnen. Von der anfänglichen Bestellung von 50 Flugzeugen für die US Navy wurden nur die beiden Prototypen gebaut und 1948 sowie 1949 an die US Navy abgeliefert. Nach ihrer Ausserdienststellung waren die beiden Constitutions ab 1955 bei den US Naval Air Facilities in Litchfield Park, Phoenix, Arizona abgestellt. Sie hätten von dort nach Basel überfliegen werden sollen. Die US Navy verkaufte beide Flugzeuge dann im May 1958 an einen Karl E.



Die zweite Lockheed L-89/R6V-1 Constitution N7673C, welche Midland Air Lines als HB-AIH betreiben wollte, im Juli 1974 in Opa Locka bei Miami. Sie wurde 1978 verschrottet.

Hauser in Miami und nach mehreren Besitzerwechseln wurden sie verschrottet, ohne je im kommerziellen Einsatz gewesen zu sein.

Inzwischen hatten sich die Wege von Koch und Haas getrennt, Midland Air Lines wurde nie gegründet und verschwand Anfang 1957 sang- und klanglos von der Bildfläche. Harry Koch versuchte sich ebenfalls erfolglos mit der Aeropa im Luftverkehr. Dr. Waldemar Haas war beim Aufbau der am 9. März 1957 gegründeten Globe Air dabei, 1970 bei der Phoenix Airways involviert und von 1980 bis 1999 Besitzer der Frachtfluggesellschaften Clipper International und Avistar (siehe SkyNews 01/2012).

## Aeropa: Konkurs vor Start

Ein weiterer Versuch von Harry M. Koch in der Luftfahrt war die Gründung der Aeropa Fluggesellschaft AG (siehe auch SkyNews.ch 06/2007) in Basel-Stadt am 3. Juni 1957, zusammen mit dem schon bei Midland Air Lines engagierten Partner Jacques Bachmann, welcher dem neuen Unternehmen als Verwaltungsratspräsident vorstand. Aeropa wollte nun sowohl im Passagier-, wie auch im Frachtchartergeschäft aktiv werden. Im Mai 1958 beantragte sie die Reservation der Kennzeichen für dieselben drei Fairchild C-82, die schon für Midland Air Lines beschafft werden



Foto Archiv Markus Seiler

Als «85163» flog die erste Constitution (vorgesehen als HB-AIG) zwischen 1949 und 1955 bei der US Navy. Ihr Handicap war die zu schwache Motorisierung des doch über 80 Tonnen schweren Flugzeugs mit vier PW R-4360 mit je 3000 PS Leistung.

sollten, und die Bachmann bereits am 19. April 1957 von M + W Aircraft Leasing in Arizona gekauft hatte, wie aus den offiziellen «Bills of Sale» der US Civil Aeronautics Administration hervorgeht.

Im August 1958 reservierte Aeropa zusätzlich die Immatrikulationen HB-AAE und -AAF für zwei Curtiss Commando. Tatsächlich traf Mitte November 1958 die designierte Super C-46C HB-AAF als N4086A in voller gelber Aeropa-Bemalung in Basel ein, worauf das Luftamt am 27. November und 3. Dezember eine Übernahmepfung durchführte. Aeropa

teilte am 11. April 1959 aber lakonisch mit, «der Kauf des Flugzeugs kam nicht zustande», und die Luftamt-Rechnung der Übernahmepfung blieb unbezahlt.

Die Super C-46C gelangte ab Februar 1959 zunächst als N4086A bei Oman Farnsworth Wright in Europa zum Einsatz, ohne je definitiv im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen worden zu sein. Auch die zweite C-46, wie die drei C-82, gelangten nicht zur Ablieferung, und am 11. April 1960 ging Aeropa in Konkurs ohne den Flugbetrieb je aufgenommen zu haben. ✚

## Midland Air Lines

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Reg. reserviert	Bemerkungen
HB-AAB	Faichild C-82A-20-FA Packet	10075	04.07.1956	ex 44-23031/N4833V/(HB-EAC), später für Aeropa reserviert
HB-AAC	Faichild C-82A-20-FA Packet	10103	04.07.1956	ex 45-57733/N4834V/(HB-EAD), später für Aeropa reserviert
HB-AAD	Faichild C-82A-20-FA Packet	10106	04.07.1956	ex 45-57736/N4835V/(HB-EAF), später für Aeropa reserviert
HB-AIG	Lockheed L-89/R6V-1 Constitution	089-1001	04.07.1956	ex 85163, am 02.05.1958 als N7672C an K.E. Hauser, am 27.03.1959 an Air Displays Inc, 1969 in Las Vegas/McCarren Field verschrottet
HB-AIH	Lockheed L-89/R6V-1 Constitution	089-1002	04.07.1956	ex 85164, am 02.05.1958 als N7673C an K.E. Hauser, am 27.03.1959 an Air Displays Inc, am 06.06.1963 an Hank Warton, am 22.09.1964 an G.M. Conner in Miami, 1978 in Opa Locka/FL verschrottet

## Aeropa Fluggesellschaft AG

Reg.	Flugzeugtyp	c/n	Reg. reserviert	Bemerkungen
HB-AAB	Faichild C-82A-20-FA Packet	10075	07.05.1958	ex 44-23031, N4833V, (HB-EAC 04.07.56), 1965 für Filmaufnahmen «The Flight of the Phoenix» verwendet, 1970/71 in Long Beach verschrottet
HB-AAC	Faichild C-82A-20-FA Packet	10103	07.05.1958	ex 45-57733, N4834V, (HB-EAD 04.07.56), 1959 an Sahsa Honduras vermietet als XH-163, 1961 HR-163 & HR-163P, 1962 HR-SAM, 1963 zurück als N4834V, Notwasserung vor Campeche, Mexico am 29. Juli 1965
HB-AAD	Faichild C-82A-20-FA Packet	10106	07.05.1958	ex 45-57736, N4835V, (HB-EAF 04.07.56), wurde im Dezember 1956 XB-ZUZ, 1966 an Transcarga als LN-PNY, später LV-GIS, im August 1967 in Buenos Aires/Ezeiza verschrottet
HB-AAE	Curtiss C-46A-5-DK Commando	53	11.08.1958	ex 43-46982/N4215A, modifiziert als CW-20T, im Juni 1959 als SE-CFF an Transair Sweden, im Kongo bei UNO-Mission am 13. Januar 1964 verunfallt
HB-AAF	Curtiss C-46A-20-CU Commando	26593	11.08.1958	ex 41-24672/N4086A, modifiziert als Super C-46C, Ablieferung nach Basel am 18. November 1958 als N4086A, aber im Februar 1959 zurück in die USA zu Oman-Wainsworth-Wright, wurde im Juli 1965 N9900Z bei Intermountain Aviation, dann an Evergreen International, am 6. Juli 1978 an Challenge Air Transport, bis September 1979 vermietet an Bellomy-Lawson/Guyana Airways, seit 1984 permanent ausser Betrieb